



मध्यप्रदेश राजपत्र

(असाधारण)

प्राधिकार से प्रकाशित

क्रमांक 100]

भोपाल, गुरुवार, दिनांक 3 मार्च 2016—फाल्गुन 13, शक 1937

गृह (पुलिस) विभाग
मंत्रालय, वल्लभ भवन, भोपाल
भोपाल, दिनांक 3 मार्च 2016

क्रमांक.एफ.3-40/2015/बी-3/दो, राज्य शासन एतद्वारा निम्नानुसार “मध्यप्रदेश राज्य सड़क सुरक्षा नीति 2015” जारी करता है :-

मध्यप्रदेश राज्य सड़क सुरक्षा नीति 2015

सड़क सुरक्षा एक अंतर्विभागीय तथा बहुआयामी मुददा है। अतः मध्यप्रदेश शासन ने इसके हल हेतु एक प्रभावी रणनीति अपनायी है। हमारा नारा है “सड़क सुरक्षा दुर्घटना विहीन सफर के लिये” सड़क सुरक्षा का लक्ष्य 4E के स्वर्णिम सूत्र से हासिल किया जाना प्रस्तावित है।

1. Education	2. Engineering (Roads)
3. Enforcement	4. Emergency care

1. दृष्टि

सभी सड़क उपयोगकर्ताओं को एक सुरक्षित सड़क नेटवर्क उपलब्ध कराना जिसमें पदयात्रियों तथा सायकिल चालकों को प्राथमिकता दी गयी हो, भविष्य में शून्य सड़क दुर्घटना मृत्यु का लक्ष्य प्राप्त करना।

सड़क सुरक्षा को मूलभूत यातायात सेवा में अविभाज्य अंग के रूप में मान्यता देना।

2. मिशन

वर्ष 2020 तक सड़क दुर्घटना में अनुपातिक 50 प्रतिशत तथा मृत्यु 50 प्रतिशत कम करना।

संयुक्त राष्ट्र के सड़क सुरक्षा हेतु कार्यवाही के दशक में की गयी घोषणा 2011-12 में राज्य को लक्ष्य प्राप्ति में प्रथम पंक्ति में खड़ा करना।

3. स्तम्भ—I: सड़क सुरक्षा के प्रति जागरूकता बढ़ाना

3.1 नीति कथन

राज्य सरकार सड़क उपयोगकर्ता, सड़क निर्माता की सड़क सुरक्षा के प्रति जागरूकता बढ़ाने हेतु हर संभव प्रयास करेगी।

सड़क सुरक्षा जागरूकता (RSA) तथा सड़क सुरक्षा शिक्षा (RSE) का नगरीय क्षेत्रों का रुझान कम कर दूरस्थ तथा ग्रामीण क्षेत्रों के मुददों तथा चुनौतियों को भी दायरे में शामिल करना। इस हेतु विषय वस्तु, तीव्रता, माध्यम तथा लक्ष्य भिन्न क्षेत्रों एवं समाज के सभी वर्गों के लिये भिन्न रखते हुये समावेशी होगा।

3.2 नीति कियान्वयन हेतु रणनीति

विभिन्न विभागों द्वारा रणनीति कियान्वयन हेतु synergised approach अपनायी जावेगी।

3.2.1 शिक्षा विभाग

- 3.2.1.1 छात्रों को सुरक्षा शिक्षा प्रदान करना – सड़क सुरक्षा शिक्षा (RSE) बचपन से ही प्रारंभ होना चाहिए। यदि सुरक्षा जागरूकता बचपन में दी जावेगी तो सुरक्षा एक आदत और जीवन पद्धति बन जावेगी।
- 3.2.1.2 सड़क सुरक्षा शिक्षा कार्यक्रम, स्कूल एवं कालेज के पाठ्यक्रम का अनिवार्य रूप से भाग बनाया जावेगा।
- 3.2.1.3 शिक्षकों के लिये सड़क सुरक्षा जागरूकता प्रशिक्षण चलाये जावेंगे।
- 3.2.1.4 स्कूल बस तथा वेन चालकों को समय-समय पर सड़क सुरक्षा जागरूकता प्रशिक्षण दिया जावेगा।

3.2.2 जनसंपर्क विभाग

- 3.2.2.1 सड़क सुरक्षा शिक्षा (RSE) के प्रभाव क्षेत्र को बढ़ाया जावेगा। सड़क सुरक्षा शिक्षा का विस्तार कर नगरीय तथा ग्रामीण क्षेत्रों के सभी आयु वर्ग के सड़क उपयोगकर्ताओं एवं बहुउद्देशीय गतिविधियों को शामिल किया जावेगा।
- 3.2.2.2 टीवी/रेडियो/प्रिंट, फ़िल्म स्लाइड एवं outdoor advertising माध्यमों का नियमित एवं बारम्बार उपयोग कर सड़क सुरक्षा संदेशों यथा सीट बेल्ट, हेलमेट को उपयोग, वाहन चलाते समय मोबाइल का उपयोग न करने का प्रचार किया जावेगा।
- 3.2.2.3 सिनेमा हाल, मॉल एवं भीड़भाड़ वाले अन्य स्थानों पर स्लाइड एवं फ़िल्म प्रदर्शित करना।

3.2.3 परिवहन विभाग

3.2.3.1 सड़क सुरक्षा में अहम भूमिका वाहन चालकों की अभिरुचि तथा व्यवहार की होती है वाहन चालकों के प्रशिक्षण में इस बात को प्रमुखता देकर व्यवहार में परिवर्तन लाया जायेगा।

3.2.3.2 आंकड़े बताते हैं कि 80 प्रतिशत दुर्घटनाएं वाहन चालकों की त्रुटि के कारण होती है। अतः सभी वाहन चालकों विशेषकर भारी वाहन चालकों जो ज्यादातर निरक्षर होते हैं को जागरूक बनाने हेतु प्राथमिकता पर चिन्हित करना एक ज्वलंत मुददा है।

3.2.3.3 उपभोग संस्कृति में हुई बढ़ोत्तरी के कारण बड़ी संख्या में दुर्घटनाएं लापरवाही पूर्णवाहन चलाने से हो रहे हैं साथ ही Road rage (सड़क पर मारपीट) की भी घटनाओं में वृद्धि हो रही है जो भूलना नहीं चाहिए। अतः युवाओं को सड़क सुरक्षा शिक्षा हेतु लक्षित करना होगा।

3.2.3.4 औपचारिक प्रशिक्षण कार्यक्रमों में भारी वाहन चलाने के लायसेंस के नवीनीकरण एवं upgradation के पूर्व रिफेशर प्रशिक्षण प्राप्त करने की शर्त होनी चाहिए।

3.2.3.5 परिवहन विभाग के ऐसे कर्मी जो परिवहन नियंत्रण के कार्य में संलग्न हैं, उनका सड़क सुरक्षा जागरूकता का स्तर सुधारना, सड़क यातायात सेक्टर, वाहनों का बड़ा बेड़ा रखने वाले संगठन, माल परिवहनकर्ताओं के ऐसे कार्मिक जो नियंत्रण में लगे हैं को प्रशिक्षित कर उनकी जागरूकता का स्तर बढ़ाना।

3.2.3.6 फर्स्ट एड प्रशिक्षण को वाहन चालकों को लायसेंस हेतु अनिवार्य योग्यता बनाना चाहिए। नवीनतम तकनीकी के वाहनों की आवश्यकता की पूर्ति हेतु प्रशिक्षण।

3.2.4 पुलिस विभाग

3.2.4.1 सभी पुलिस एवं यातायात कार्मिकों के प्रशिक्षण माड्यूल में सड़क सुरक्षा शिक्षा तथा फर्स्ट एड कौशल का समावेश किया जावे।

3.2.4.2 ट्रेफिक वार्डन, राष्ट्रीय सेवा योजना तथा एन.सी.सी. कैडेट को शिक्षित किया जावे।

3.2.4.3 लोकप्रिय व्यक्तियों (Celebrity Endorsement) से सड़क सुरक्षा तथा यातायात नियमों के पालन के संदेश के साथ साथ टी वी पर प्राइम टाइम में स्लॉट सिनेमा हॉल, प्रिंट तथा इलेक्ट्रानिक मीडिया, लघु फिल्मों, स्लाईड, आउटडोर विज्ञापन, टीवी/प्रिंट मीडिया पर संदेश के माध्यम से सड़क पर अच्छे व्यवहार को बढ़ावा देना।

3.2.4.4 समाज के विभिन्न वर्गों, स्वैच्छिक संगठनों, बस एवं कार के लंबे चौड़े बेड़े वाले संगठन, माल परिवहनकर्ताओं की आवश्यकताओं की पूर्ति करने हेतु सड़क सुरक्षा निधि का उपयोग करते हुए पेशेवर एजेंसियों की मदद से अनेक प्रशिक्षण माड्यूल डिजाईन किये जावें। जो टैक्सी सेवा प्रदाता तथा अन्य द्वारा प्रस्तुत की जा रही प्रशिक्षण की चुनौतियों का सामना कर सकें।

3.2.4.5 धीमे चलने वाले वाहनों के स्वामियों, सायकिल चालकों एवं ग्रामीण क्षेत्र के अन्य व्यक्तियों को अच्छे तरीकों जैसे रात्रि में लाइट का उपयोग, रिफ्लेक्टर आदि सुरक्षा उपायों का प्रयोग बढ़ाने के लिये जागरूक करना।

3.2.4.6 विभिन्न अकादमिक तथा अनुसंधान संस्थानों के तत्वावधान में यातायात सुरक्षा पर 2 वार्षिक सम्मेलन आयोजित करना।

3.2.4.7 सामुदायिक भागीदारी सुनिश्चित करते हुए समाज के कोने-कोने में सड़क सुरक्षा हेतु आउटरीच कार्यक्रम चलाना।

3.2.4.8 वर्ष में दो बार राज्य के प्रत्येक जिले में व्यवस्थित एवं संगठित ढंग से यातायात सप्ताह का आयोजन करना। इसके लिये राज्य सड़क सुरक्षा कोष से धनराशि उपलब्ध करायी जाय।

3.2.5 सड़क निर्माण एजेंसी

3.2.5.1 सावधान करने वाले तथा चेतावनी देने वाले संकेत चिन्हों के इंस्टालेशन हेतु योजना बनाना व अमल में लाना।

3.2.6 नगरीय विकास विभाग

3.2.6.1 सड़क सुरक्षा स्लोगनों का महत्वपूर्ण लोकेशन पर होर्डिंग्स के माध्यम से प्रदर्शन की योजना बनाकर सड़क सुरक्षा जागरूकता बढ़ाना।

3.2.6.2 नगरीय सड़कों हेतु संकेत चिन्हों, सिग्नलों के इंस्टालेशन, संचालन एवं संधारण हेतु योजना बनाना व अमल में लाना।

3.2.7 स्वास्थ्य विभाग

3.2.7.1 डॉक्टर, पेरामेडिकल, नर्स तथा दुर्घटना स्थल से अस्पताल पहुंचाने तथा दुर्घटना पश्चात उपचार में संलग्न व्यक्तियों को सड़क सुरक्षा का प्रशिक्षण देना।

3.2.7.2 दुर्घटना पीड़ित के बचाव एवं उपचार हेतु स्वर्णिम घण्टे (Golden hour) का महत्व सिविल सोसायटी व स्वैच्छिक संगठनों को समझाने हेतु जागरूकता लाना।

4. स्तम्भ -II: सड़क सुरक्षा हेतु कार्यकारी विधिक, संस्थागत तथा वित्तीय व्यवस्था का संयोजन

4.1 नीति कथन

4.1.1 **राज्य स्तरीय यातायात प्रबंधन केन्द्र स्थापित किया जायेगा।** जो नगर, जिला तथा राजमार्गों के यातायात प्रबंधन केन्द्रों से एकीकृत किया जावेगा। यह केन्द्र विभिन्न सड़क एजेंसियों तथा स्थानों के यातायात कन्ट्रोल रूम में उपलब्ध यातायात चिन्ह आधारित यातायात प्रबंधन सिस्टम का समन्वय करेगा ताकि समस्त एजेंसियां एक दूसरे से जुड़कर चाहे गये परिणाम प्राप्त कर सकें। भविष्य में बड़े नगरों में अंतर नगरीय तथा अन्य जिलों में अन्तर जिला यातायात प्लान जो कि स्थानीय कमाण्ड एवं नियंत्रण केन्द्रों पर आधारित हों बनाये जावेंगे। इस कार्य के लिये सीसीटीवी फुटेज का विश्लेषण कर प्रयोग किया जावेगा।

4.1.2 **राज्य स्तरीय सड़क सुरक्षा प्रशिक्षण/अनुसंधान एवं विकास केन्द्र स्थापित किया जावेगा।** गृह विभाग इसकी डी.पी.आर. तैयार कर आवश्यक कार्यवाही करेगा।

4.1.3 **राज्य सड़क सुरक्षा कोष** से सड़क सुरक्षा जागरूकता उपाय, यातायात पुलिस एवं परिवहन विभाग को बेहतर उपकरण प्रदान करने का कार्य किया जायेगा।

4.1.4 **मोटर व्हीकल एकट 1988 की धारा 215 के तहत राज्य शासन ने राज्य सड़क सुरक्षा परिषद के गठन की अधिसूचना दिनांक 23.05.2015 को प्रकाशित की है।** माननीय मुख्यमंत्रीजी इसके अध्यक्ष है।

4.1.5 **राज्य सड़क सुरक्षा कार्यकारिणी समिति** का गठन भी 23.05.2015 को किया गया है। अपर मुख्य सचिव, म0प्र0 शासन, गृह विभाग इसके अध्यक्ष है। इस समिति के प्रमुख के रूप में अपर मुख्य सचिव, गृह म0प्र0 की सड़क सुरक्षा नीति से संबंधित कार्यों की समग्र प्रगति के समन्वय, निगरानी तथा पर्यवेक्षण करेंगे। समिति की बैठक प्रत्येक त्रैमास में होगी। सभी विभाग सड़क सुरक्षा मानकों के कार्यवहन एवं प्रशिक्षण के लिये अपनी वार्षिक कार्य योजना तैयार करेंगे। इनकी प्रगति की निगरानी समिति की बैठक में की जायेगी।

4.1.6 **जिला सड़क सुरक्षा समितियों का गठन शासन द्वारा 05.05.1988 को किया जा चुका है।** विभागों/कियान्वयन एजेंसियों के द्वारा सड़क सुरक्षा नीति 2015 की दिशा में किये गये कार्य के समन्वय एवं निगरानी का कार्य जिला दण्डाधिकारी/कलेक्टर अपने अपने जिलों में करेंगे तथा पर्यवेक्षण संभागीय आयुक्त द्वारा अपने अपने संभागों में किया जायेगा। जिला समितियों की बैठक प्रत्येक त्रैमास में आयोजित की जावेगी। सभी विभाग सड़क सुरक्षा

मानकों के कार्यवहन एवं प्रशिक्षण के लिये अपनी वार्षिक कार्य योजना तैयार करेंगे। इनकी प्रगति की निगरानी समिति की बैठक में की जायेगी।

4.1.7 संभागों में सड़क सुरक्षा नीति के समन्वय, निगरानी एवं पर्यवेक्षण के लिये एक संभागीय स्तर की समिति होगी। इस समिति का गठन निम्नानुसार होगा :—

1. संभागीय आयुक्त	— अध्यक्ष
2. पुलिस महानिरीक्षक	— सह अध्यक्ष
3. अन्य सड़क निर्माण विभागों के संभाग स्तरीय अधिकारी	— सदस्य
4. क्षेत्रीय संयुक्त संचालक (स्वास्थ्य)	— सदस्य
5. संभागीय परिवहन अधिकारी	— सदस्य सचिव

संभागों के जिलों में सड़क सुरक्षा नीति के कार्यवहन की समीक्षा के लिये संभागीय कमेटी की बैठक प्रत्येक त्रैमास में आयोजित की जावेगी।

4.2 नीति के क्रियान्वयन हेतु रणनीति

4.2.1 गृह विभाग

4.2.1.1 निर्माण एजेंसियों, नियोजन एवं क्रियान्वयन एजेंसी, नगरीय विकास, पुलिस, परिवहन विभाग, सूचना प्रौद्योगिकी, जनसंपर्क तथा शिक्षा विभाग से लिये गये विशेषज्ञों को सम्मिलित करने हुए बहुआयामी अंतर्विभागीय राज्य स्तरीय राज्य सड़क सुरक्षा प्रशिक्षण सह अनुसंधान एवं विकास केन्द्र (SRSTRDC) स्थापित करना।

यह संस्थान निम्नानुसार कार्य करेगा :—

4.2.1.1.1 सड़क सुरक्षा बढ़ाने हेतु अनुसंधान — सिविल सोसायटी तथा संगत विभागों को मिलाकर एक राज्य दुर्घटना बचाव समिति बनायी जावेगी। जो समर्त राज्य का दौरा कर राष्ट्रीय राजमार्ग, राज्य राजमार्ग तथा सड़कों पर (बहु दुर्घटना बिन्दु/हाट स्पाट) चिन्हित कर उपचारात्मक सुझाव देगी।

4.2.1.1.2 राज्य की आवश्यकता एवं संसाधनों को ध्यान में रखते हुए राष्ट्रीय तथा अन्तर्राष्ट्रीय सड़क निर्माण तथा सुरक्षा मानकों को अपनाना SRSTRDC इस नीति के अपनाये जाने के 3 माह के भीतर “राज्य सड़क सुरक्षा मानक” तैयार करेगा तथा सभी सड़क निर्माण विभागों को पालनार्थ भेजेगा।

4.2.1.1.3 SRSTRDC चरणबद्ध तरीके से राज्य की सभी प्रमुख सड़कों का सड़क सुरक्षा ऑडिट सम्पन्न करायेगा। प्रथम चरण में भोपाल, इंदौर तथा उज्जैन को जोड़ने वाली सड़कों को लिया जावेगा। यह कार्य अकादमिक संस्थाओं जैसे आई.आई.टी. इंदौर, मैनिट, अन्य इंजीनियरिंग कालेजों तथा पेशेवर एजेंसियों की मदद से किया जावेगा।

4.2.1.1.4 प्रवर्तन एजेंसियों जैसे पुलिस व परिवहन के कौशल उन्नयन एवं आधुनिक यातायात प्रबंधन व्यवस्था तकनीकी एवं साधन संबंधी ज्ञान की उपलब्धता बढ़ाना ।

4.2.1.1.5 विभिन्न सड़क सुरक्षा प्रबंधों के अध्ययन एवं अनुसंधान परियोजनाओं को स्पॉसर करना ।

4.2.1.1.6 यातायात पुलिस, परिवहन अधिकारियों तथा अभियंताओं हेतु प्रशिक्षण आयोजित करना ।

4.2.1.1.7 राष्ट्रीय एवं अन्तर्राष्ट्रीय विशेषज्ञों/अनुसंधान संस्थाओं जैसे केन्द्रीय सड़क अनुसंधान संस्थान (CRRI, CSIR भारत सरकार 'सड़क सुरक्षा अनुसंधान (एशियाई क्षेत्र वर्ल्ड बैंक)) सड़क सुरक्षा अनुसंधान संस्थान नेदरलैंड आदि के साथ समन्वय करसड़क निर्माण, यातायात प्रवर्तन, नवीनतम तकनीकी व साधन, सड़क सुरक्षा प्रवर्तन के आधुनिक गैजेट की बेस्ट प्रेक्टिस को बढ़ाना देना ।

4.2.1.2 “राज्य सड़क सुरक्षा कोष” (SRSF) का सुदृढ़ीकरण

4.2.1.2.1 यातायात पुलिस द्वारा संग्रहित यातायात उल्लंघनों प्रशमन शुल्क का 100 प्रतिशत इस कोष में दिया जावेगा ।

4.2.1.2.2 ऐसी कंपनियों जो सड़क परिवहन तथा चलित व्यवसाय से लाभ अर्जित कर रही हैं को CSR कार्पोरेट सोशल रिस्पांसबिलिटी विपणन व जनसंपर्क रणनीति के तहत सड़क सुरक्षा में निवेश हेतु आमंत्रित किया जावेगा । उदाहरणार्थ शेल इंडिया ने शेल फाउण्डेशन तथा वोल्वो (स्वीडन) ने वोल्वो फाउण्डेशन स्थापित कर सड़क सुरक्षा गतिविधियों में मदद की है । बैंक, बीमा कंपनी, आटोमोबाइल कंपनी, टायर कंपनी, निजी अस्पताल तथा अन्य मानव सेवी समूहों को भी आमंत्रित किया जावेगा ।

4.2.1.2.3 अन्तर्राष्ट्रीय फंडिंग तथा केन्द्र सरकार का योगदान ।

4.2.2 सड़क निर्माण विभाग

मध्यप्रदेश राजमार्ग अधिनियम 2004 की धारा 4 के अंतर्गत मध्यप्रदेश शासन द्वारा मध्यप्रदेश सड़क विकास निगम को राज्य राजमार्ग प्राधिकरण नियुक्त किया है । इस अधिनियम की धारा 12 कहती है कि ‘राज्य शासन राजपत्र में अधिसूचना के द्वारा किसी राजमार्ग के संदर्भ में, राजमार्ग से जुड़े हुए क्षेत्र को डिमार्केट करने के उद्देश्य से, राजमार्ग की सीमा, बिल्डिंग लाइन तथा कन्ट्रोल लाइन को तय अथवा संशोधित कर सकेगी । सड़क निर्माण

विभाग इस प्रावधान का उपयोग राजमार्गों पर सड़क सुरक्षा बढ़ाने में करने हेतु योजना बनाएंगे।

4.2.3 नगरीय विकास तथा पर्यावरण विभाग

- 4.2.3.1 नगर के विभिन्न हिस्सों में गति सीमा अधिसूचित कर पर्याप्त प्रचार-प्रसार करना।
- 4.2.3.2 सड़क सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए होर्डिंग प्रबंधन सिस्टम को समाहित करते हुए विज्ञापन नीति बनाएंगे।
- 4.2.3.3 पार्किंग नीति बनाएंगे जो यात्रा मांग प्रबंधन का कार्य करेगी तथा सड़कों पर व्यक्तिगत वाहन यातायात को कम कर नगरीय क्षेत्रों के सुरक्षा मानकों पर असर डालेगी।

5. स्तम्भ-III: सड़क सुरक्षा सूचना डाटाबेस

5.1 नीति कथन

राज्य सरकार विभिन्न हितबद्ध व्यक्तियों/संस्थाओं के द्वारा आंकड़े एकत्र करने को सुदृढ़ बनाने हेतु सभी आवश्यक उपाय करेगी तथा एक केन्द्रीय आंकड़ा संग्रहण केन्द्र बनायेगी। विभिन्न विभागों द्वारा एकत्रित आंकड़ों को संग्रहण, सम्मेलन तथा उन्हें अंतर्क्रियात्मक बनाना और रियल टाईम में साझा करना।

5.2 नीति क्रियान्वयन हेतु रणनीति

5.2.1 गृह विभाग

- 5.2.1.1 SRSTRDC विभिन्न विभागों हेतु संरचना तथा टेम्पलेट बनाएगा जिसमें वे विभाग आंकड़े एकत्र करेंगे। Road Accident data Management System (RADMS) को सम्पूर्ण तथा शुद्ध आंकड़े एकत्र करने और प्रसारित करने हेतु विकसित किया जायेगा साथ ही संग्रहण तथा वीडियो विश्लेषण की सुविधा प्रदान की जावेगी।

- 5.2.1.2 डाटा प्रतिवेदन व्यवस्था में सुधार- डाटा संग्रहण व्यवस्था को सुधार व सुदृढ़ीकरण कर दुर्घटना के कारणों का डाटा एकत्र किया जावेगा। जैसे चालक त्रुटि, खराब सड़क निर्माण आदि। बहुविशेषज्ञ टीम की सेवाएं की जाकर दुर्घटना स्थल का दौरा कर कारणों का विस्तृत विश्लेषण किया जावेगा।

5.2.2 सूचना प्रौद्योगिकी विभाग

5.2.2.1 सूचना प्रौद्योगिकी विभाग द्वारा SRDH (State Resident Data Hub) में केन्द्रीय एकीकृत डाटा बेस सङ्क सुरक्षा, सङ्क निर्माण, प्रवर्तन तथा आपातकालीन उपचार से जुड़े हैं का डाटा रखा जावेगा। इस हेतु उचित प्रोटोकाल के माध्यम से इस डाटा बेस से विभिन्न विभागों जैसे पुलिस, परिवहन, शिक्षा, जनसंपर्क, सङ्क निर्माण विभागों को सूचना आधारित निर्णय प्रक्रिया में मदद मिलेगी।

6. स्तम्भ-IV: सुरक्षित सङ्क अधोसंरचना

6.1 नीति कथन

6.1.1 राज्य, नगर, कस्बा तथा जिला स्तर पर सङ्क सुरक्षा मानकों की योजना की जानकारी को बढ़ावा देने हेतु राज्य कदम उठाएगा। सुरक्षा आधारित सङ्क नेटवर्क तथा सङ्क नियोजन एवं रूपांकन को प्रोत्साहन देकर नई सङ्कों तथा वर्तमान सङ्कों के उद्धार तथा उन्नयन किया जावेगा। इन कार्यों से राष्ट्रीय तथा अन्तर्राष्ट्रीय सङ्क निर्माण मानकों तथा सङ्क सुरक्षा ऑडिट का उपयोग हो सकेगा।

6.1.2 नवीन उपायों में अत्याधुनिक तकनीकी से लैस एटीएम (उन्नत यातायात प्रबंधन सिस्टम), आपातकालीन कॉलबाक्स, वेरीएबल मेसेज साइन, सीसीटीवी, स्पीड रिकार्डिंग कैमरा, ट्रैफिक काउंटर सह क्लासिफायर, स्टापिंग साईड डिस्टेंस, साइनेज, पदयात्री रेलिंग, क्रेश बैरियर, कैटस आई, एज मार्किंग, लेन मार्किंग, विश्राम स्थल, उचित प्रकाश व्यवस्था, सर्विस रोड, अंडर पास, फ्लाई ओवर, सङ्क किनारे की सुविधाएं, 50 किलोमीटर रोड ग्रिड पेट्रोलिंग, आपातकालीन केयर, ब्रेकडाउन सर्विसेस आदि होगी।

6.2 नीति कियान्वयन हेतु रणनीति

6.2.1 गृह विभाग

6.2.1.1 SRSTRDC सङ्क सुरक्षा मानक का टेम्पलेट तैयार करेगा जो सभी सङ्क निर्माण एजेंसियों के लिये नवीन प्रस्तावित तथा उन्नयन की जाने वाली सङ्कों के डी.पी.आर. में शामिल करना अनिवार्य होगा।

6.2.1.2 सङ्क सुरक्षा ऑडिट को मानक प्रक्रिया के रूप में सभी सङ्कों के लिये संचालित किया जावेगा। इस हेतु राज्य की अकादमिक संस्थाओं की सेवा ली जावेगी।

6.2.2 सड़क निर्माण विभाग

6.2.2.1 उत्तम राष्ट्रीय तथा अन्तर्राष्ट्रीय प्रक्रियाओं को अपनाने हेतु राज्य से सड़क निर्माण विभाग तथा एजेंसियों डिजाइन, मानक, दिशा निर्देश का सतत परीक्षण करेंगे। लोक निर्माण विभाग, सड़क निगम, ग्रामीण विकास नगरीय विकास एवं पर्यावरण विभाग इन सड़क सुरक्षा ऑडिट रिपोर्ट एवं अनुशंसाओं का समयबद्ध तरीके से पालन करेंगे।

6.2.2.1.1 सड़क अधोसंरचना के नये माडल का विकास

6.2.2.1.2 नवीन एवं आधुनिक सड़क नेटवर्क के विकास का कार्य चरण बद्व तरीके से निम्न योजनानुसार किया जावेगा :-

6.2.2.1.3 भोपाल-इंदौर तथा सभी उज्जैन को जोड़ने वाली सड़कों प्रथम चरण में इन सड़कों को लिया जावेगा तथा राज्य के लिये सेम्पल आदर्श सड़क के रूप में विकसित किया जावेगा। सड़क सुरक्षा ऑडिट करने और उसके प्रतिवेदन तथा सुझावों पर कार्यवाही एक वर्ष के भीतर की जावेगी। इन सड़कों में एडवांस ट्रेफिक मैनेजमेंट सिस्टम, एटीएम, पेट्रोलिंग, आपातकालीन उपचार, ब्रेक डाउन सेवाएं, गति नियंत्रण उपाय तथा अन्य मापदण्ड को SRSTRDC द्वारा प्रतिपादित किये गये हैं की व्यवस्था होगी।

6.2.2.1.4 उपरोक्त पायलट परियोजनाओं के अनुभवों तथा सीख के आधार पर सड़क निर्माण विभाग चरणबद्ध योजना बनाकर राज्य की सड़कों का उन्नयन इन आदर्श सड़कों की तर्ज पर करेंगे।

6.2.2.1.5 राष्ट्रीय राजमार्ग तथा राज्य राजमार्ग के संचालक/कंसेशनेयर विभिन्न एजेंसियों जैसे बचाव, अग्नि, खतरनाक सामग्री, यातायात पुलिस, एम्बुलेंस, अस्पताल, वैकल्पिक मार्ग, क्लीन अप आदि को चिन्हित कर उनके साथ लाइजनिंग करेगा।

सड़क किनारे गतिविधियों का नियंत्रण

6.2.2.2 लोक निर्माण विभाग

लोक निर्माण विभाग द्वारा सड़क किनारे गतिविधियों का नियंत्रण विभाग चिन्हित करेगा कि सड़क की सतह से कितने क्षेत्र को खाली रखा जाना है जहां कोई वाणिज्यिक/आवासीय गतिविधि की अनुमति नहीं होगी। इस सुरक्षित क्षेत्र के पश्चात् आरक्षित क्षेत्र में कौन सी दुकानें/वाणिज्यिक स्थापना की जा सकेगी तथा किसकी अनुमति से। सड़कों में खुदाई एवं गढ़े करने, सड़कों पर भवन निर्माण सामग्री (रेत, ईंट आदि) के भण्डारण हेतु लोक निर्माण विभाग मार्गदर्शी सिद्धांत तैयार करेगा।

6.2.2.3 नगरीय स्थानीय संस्थाएं

मध्यप्रदेश की स्ट्रीट वेण्डर नीति के परिपालन में नगरीय स्थानीय संस्थाएं नगरीय क्षेत्रों की महत्वपूर्ण सड़कों पर से अतिक्रमण हटाने हेतु कार्य करेंगी। होर्डिंग तथा ऐसी वस्तुएं जो वाहन चालन में बाधक हैं तथा चालकों का ध्यान भटकाती है को हटाने हेतु ये संस्थाएं कार्य करेंगी। पैदल यात्रियों हेतु मार्ग पर अतिक्रमण हटाने हेतु प्रभावी उपाय कर इन मार्गों को पैदल यात्रियों के उपयोग के लिये उपलब्ध कराया जावेगा।

6.2.3 पुलिस एवं परिवहन विभाग

न्यूनतम शासकीय निवेश से अधिक प्रवर्तन

म0प्र0 शासन एक माडल को कियान्वित कर न्यूनतम शासकीय निवेश पर अधिकतम प्रवर्तन सुनिश्चित करेगा। इस हेतु निम्न कार्यवाही की जावेगी।

पुलिस विभाग

6.2.3.1 अर्त्तनगरीय अथवा अंतर्जिला यातायात प्रवर्तन हेतु ऐसे पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप प्रोजेक्ट की संभावना तलाश की जावेगी जिनमें प्राइवेट पार्टनर प्रवर्तन उपकरण एवं यंत्र स्थापित, संधारित तथा संचालित कर राजस्व बंटवारे के आधार पर चलाने हेतु RFP (Request for Proposal) आमंत्रित किये जायेंगे। यातायात उल्लंघनों की पहचान हेतु यातायात पुलिस को एल्कोमीटर, स्पीड गन, इन्टर सेप्टर आदि उपकरण पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध कराये जायेंगे।

6.2.3.2 ई-चालान – वर्तमान व्यवस्था के लीकेज को रोकने व राजस्व में वृद्धि हेत नवीन तकनीकी आधारित उपाय जैसे ई चालान, PPP में संपर्क रहित अर्थदण्ड जमा करना की संभावना तलाश की जावेगी।

6.2.3.3 रेडलाईट उल्लंघन पहचान (RLVD) स्वचालित नम्बर प्लेट रीडर (ANPR) इस सिस्टम के माध्यम से रेडलाईट उल्लंघन कर्ताओं का चालान किया जावेगा जो अतिरिक्त राजस्व एकत्र करेगा।

6.2.3.4 नए ड्राइविंग स्कूल – वाहन चालक के कौशल को सुधारने के लिये PPP माडल पर नए स्कूल स्थापित किये जायेंगे। यह दुर्घटना के मुख्य कारण – चालक त्रुटि को संभालेगा तथा नए रोजगार का सृजन तथा राजस्व भी सरकार को मिलेगा।

6.2.3.5 प्रवर्तन उपाय – शासन नए व अतिरिक्त प्रवर्तन उपायों जैसे प्रदूषण नियंत्रण जांच केन्द्र वाहन फिटनेस निरीक्षण केन्द्र आदि PPP माडल पर स्थापित करने को सुगम बनाएंगी। ये नये उपकरण रोजगार सृजित करेंगे तथा सड़क सुरक्षा में सुधार लायेंगे।

6.2.3.6 चालकों के लिये उन्नत प्रशिक्षण – जो वाहन चालक वाणिज्यिक, भारी, उच्च शक्ति वाहनों में प्रब्रजन करना चाहते हैं उनके लिये विशिष्ट प्रशिक्षण

अनिवार्य बनाया जायेगा। ऐसे प्रशिक्षण हेतु स्थापित संस्थाएं रोजगार सृजन करेगी।

6.2.3.7 चालक अनुज्ञप्तियों का निरस्तीकरण/निलंबन – CCTNS (Crime and Criminal Tracking Network & Systems) के द्वारा सहायता तथा साझा किये गये आपराधिक रियल टाइम डेटा से परिवहन विभाग मोटर व्हीकल एकट 1988 के विभिन्न धाराओं का प्रभावी उपयोग कर सकेगा। 15 (चालक अनुज्ञप्तियों का नवीनीकरण), 16 (बीमारी/अक्षमता के कारण चालक अनुज्ञप्तियों का निरस्तीकरण), 17 (चालक अनुज्ञप्तियों के इंकार तथा निरस्तीकरण के आदेश और उनकी अपील), 19 (अनुज्ञापन प्राधिकारी का चालन अनुज्ञप्ति के लिये निरुद्ध करने या अनुज्ञप्ति के निरस्तीकरण का अधिकार), 21 (कुछ प्रकरणों में चालक अनुज्ञप्ति का निलंबन)

6.2.3.8 वर्तमान/भविष्य के स्वचालित वाहनों के रुझान – आटोमेटिक टेक्नालॉजी में तेजी से हो रहे परिवर्तन शीघ्र ही स्वचालित वाहनों को सड़क पर ले आएंगे। ये वाहन चालक रहित होंगे। हमारी भविष्य की योजना में समग्र सड़क परिवहन परिस्थितियों में इन वाहनों को ध्यान में रखकर विकास करना होगा।

6.2.4. वाणिज्यिक कर विभाग

नशे की हालत में वाहन चालक दुर्घटना का प्रमुख कारण है। इस पर प्रभावी नियंत्रण हेतु चरणबद्ध तरीके से सड़क नेटवर्क पर स्थित शराब दुकानों को सड़क के 100 मीटर के दायरे के बाहर पुर्नस्थापित किया जावेगा। प्रथम चरण में यह कार्य भोपाल, इंदौर तथा उज्जैन को जोड़ने वाली सड़कों पर किया जावेगा। राज्य की अन्य सड़कों के लिये समान कार्यवाही की जावेगी। शराब दुकान के नवीन लायसेंस सड़क से 100 मीटर दूर ही दिये जायेगे।

7. स्तम्भ-V: सुरक्षित वाहन

7.1 नीति कथन

प्रभावी प्रवर्तन के द्वारा अनफिट वाहनों को सड़कों से हटाकर मात्र सुरक्षित वाहन ही सड़क पर चले इस हेतु राज्य सरकार कदम उठायेगी। प्रवर्तन हेतु संस्थागत व्यवस्था को इस कार्य हेतु मजबूत बनाया जावेगा तथा इसमें आधुनिक टेक्नालॉजी के साधन तथा इंटेलीजेंट यातायात व्यवस्था का उपयोग किया जावेगा। PPP के माध्यम से टेक्नालॉजी को समाहित करने की संभावनाओं को तलाशा जावेगा ताकि उद्यमिता को इस क्षेत्र में लाया जा सकें।

7.2 नीति क्रियान्वयन हेतु रणनीति

7.2.1 परिवहन विभाग

समाज में जागरूकता लाने के लिये कि स्वैच्छिक सावधिक निरीक्षण किसी भी वाहन के सड़क हेतु उपयुक्त होने का चेक है। PPP के माध्यम से पर्याप्त निरीक्षण केंद्र स्थापित कर निरीक्षण को सुगम बनाना।

परिवहन विभाग द्वारा जारी फिटनेस प्रमाण पत्र – वाणिज्यिक वाहनों को फिटनेस प्रमाण पत्र जारी करने की व्यवस्था को सख्त बनाया जावेगा। फिटनेस प्रमाण पत्र जारी करने के पूर्व वाहन के सभी परीक्षण किये जावेंगे।

7.2.2 पुलिस एवं परिवहन विभाग

लक्षित प्रयासों एवं टेक्नालॉजी के उपयोग से अनफिट एवं अनिरीक्षित वाहनों को चिन्हित करने हेतु प्रवर्तन का स्तर बढ़ाया जाना। अनफिट, दुर्घटनाग्रस्त, क्षमता से अधिक यात्री, क्षमता से अधिक भार वाले वाहनों को रथल से हटाने हेतु पर्याप्त संख्या में उद्यमिता को बढ़ावा देते हुए निर्धारित भाड़े पर पर्याप्त संख्या में केन की व्यवस्था करना, सीसीटीवी, गति सीमा के पालन हेतु स्पीड गन/कैमरा, वे-इन-मोशन, इन्टरसेप्टर तथा साइन फलैशर आदि को तैनात करना ताकि यह सुनिश्चित किया जा सकें कि केवल वे वाहन जो सड़क सुरक्षा मापदण्डों का पालन करते हैं ही सड़क पर चल सकेंगे।

वाहन ब्रेक डाउन सेवा –निजी कंपनियों को वाहन ब्रेक डाउन, रिपेयर तथा वाहनों को रथल से हटाने की त्वरित सेवा हेतु शुल्क आधारित सेवाएं देने हेतु बढ़ावा दिया जावेगा ताकि मात्र फिट वाहन ही सड़कों पर दौड़े।

8. स्तम्भ–VI: सुरक्षित वाहन चालक

8.1 नीति कथन

राज्य वाहन चालक अनुज्ञाप्ति की व्यवस्था को सुदृढ़, आधुनिक, वर्गीकृत तथा उन्नयन बनायेगा। वाहन चालकों विशेषकर वाणिज्यिक वाहन चालकों को निजी भागीदारी से क्षमता व कौशल बढ़ाने हेतु अनिवार्य प्रशिक्षण की व्यवस्था की जावेगी। दुर्घटना का राष्ट्रीय विश्लेषण बताता है कि 2014 में वाहन चालक की त्रुटि 78.8 प्रतिशत, कुल सड़क दुर्घटना 73.7 प्रतिशत, कुल व्यक्ति मृत तथा 81.1 प्रतिशत कुल व्यक्ति घायल हेतु उत्तरदायी थी। यह राज्य की नीति का प्रमुख बिन्दु होगा।

8.2 नीति कियान्वयन हेतु रणनीति

8.2.1 परिवहन विभाग

8.2.1.1 नए वाहन चालन स्कूल

वाहन निर्माताओं, निजी सेंटर, भागीदारों तथ स्वैच्छिक संगठनों के साथ मिलकर नए आधुनिक वाहन चालन स्कूल स्थापित करना जिनमें पर्याप्त अधोसंरचना, तकनीकी साधन तथा मानव संसाधन हो। वाणिज्यिक वाहनों के चालकों हेतु प्रशिक्षण अनिवार्य किया जाना। निजी भागीदारों को स्कूल स्थापित करने हेतु बढ़ावा देना तथा प्रशिक्षण स्कूलों का तृतीय पक्ष ऑडिट कराना।

8.2.1.2 टेस्टिंग ट्रेक

वाहन चालकों को अनुज्ञाप्ति देने के पूर्व की जाने वाली टेस्टिंग की गुणवत्ता सुधारना, तथा इस कार्य में लगे मानव संसाधन की संख्या व क्षमता में वृद्धि करना। निजी भागीदारों को टेस्टिंग ट्रेक स्थापित करने हेतु बढ़ावा देना तथा उनके व्यवसाय को सुनिश्चित करने हेतु ट्रेक टेस्टिंग को अनुज्ञाप्ति जारी करने के पूर्व अनिवार्य करना।

8.2.1.3 वाहन चालक स्कूलों की गुणवत्तापूर्ण अधोसंरचना – परिवहन विभाग तथा वाहन चालन स्कूलों को सिमुलेटर, तथा वास्तवित ड्राइविंग ट्रेक उपयोग करने हेतु प्रोत्साहित करना ताकि चालक अनुज्ञाप्ति हेतु आवेदक अनुज्ञाप्ति प्राप्त करने के पूर्व वाहन चालन कौशल में निपुण हो जावे।

8.2.1.4 चालक अनुज्ञाप्तियों का डिजिटाइजेशन – चालक अनुज्ञाप्ति का डाटा

डिजिटाइज किया जावेगा तथा सभी परिवहन प्राधिकारी नेटवर्क से जोड़े जाकर रियल टाइम आधार पर डाटा साझा कर सुनिश्चित करेंगे कि कोई भी व्यक्ति एक से अधिक प्राधिकारी से चालक अनुज्ञाप्ति न प्राप्त कर सकें। जब किसी यातायात उल्लंघनकर्ता की चालक अनुज्ञाप्ति निलंबित अथवा निरस्त की जाए तो वह राज्य के भीतर या बाहर अन्य किसी परिवहन प्राधिकारी से अनुज्ञाप्ति न प्राप्त कर पाए। इस हेतु केन्द्र तथा अन्य राज्यों से सहयोग भी लिया जावेगा।

8.2.1.5 यातायात उल्लंघनों का डाटाबेस – मोटर व्हीकल एक्ट में प्रथम यातायात उल्लंघन हेतु पृथक दण्ड है तथा पश्चातवर्ती उल्लंघनों हेतु पृथक। परन्तु बढ़ाया गया दण्ड इस यातायात अपराधों में इसलिये संभव नहीं हो पाता चूंकि यातायात उल्लंघनकर्ताओं के अभियोजन का डाटाबेस उपलब्ध नहीं है।

अतः प्रत्येक वाहन, वाहन चालक तथा प्रत्येक अपराध का डाटाबेस तैयार कर आदतन उल्लंघनकर्ताओं की इंटरलिंक कर द्वितीय तथा पश्चातवर्ती अपराध हेतु बढ़ाया गया दण्ड सुनिश्चित करना। इस हेतु CCTNS (Crime and Criminal Tracking Network & Systems) की क्षमताओं का उपयोग कर राज्य में कार्य किया जावे।

8.2.1.6 चालक अनुज्ञाप्ति का निरस्तीकरण तथा निलंबन – मोटरयान अधिनियम की धारा 20 में प्रावधान है कि यदि धारा 185 के तहत दोषसिद्ध है तो उल्लंघनकर्ता की चालक अनुज्ञाप्ति निलंबित की जावे। बहु उल्लंघनकर्ताओं के पालक अनुज्ञाप्ति के स्थायी अथवा अस्थायी निरस्तीकरण हेतु व्यवस्था की जावेगी। परिवहन विभाग इस हेतु आवश्यक कार्यवाही करेगा।

9. स्तम्भ–VII: सड़क उपयोगकर्ता की सुरक्षा

9.1 नीति कथन

समस्त सड़क सुविधाओं की डिजाइन एवं निर्माण में कमजोर तथा शारीरिक रूप से दुर्बल व्यक्तियों, बुजुर्गों तथा बच्चों की आवश्यकताओं का उचित तरीके से ध्यान रखा जावे। शासन इस हेतु नगर निवेशक, वास्तुविद, राजमार्ग तथा यातायात अभियंताओं को बेस्ट प्रेक्टिसेस का प्रचार करेगी।

9.2 नीति क्रियान्वयन हेतु रणनीति

9.2.1 सड़क निर्माण विभाग

सड़क की योजना, रूपांकन, निर्माण तथा संचालन में कमजोर सड़क उपयोगकर्ता Vulnerable Road Users (VRU) जैसे पदयात्री, साईकिल सवार, गैरमोटरीकृत, विकलांग, दुर्बल व्यक्तियों, बुजुर्गों तथा बच्चों को मोटरीकृत वाहनों की भाँति ही महत्वपूर्ण मानकर सड़कों में उनकी विशिष्ट आवश्यकताओं हेतु प्रावधान करना। साईकिलिंग ट्रैक को बढ़ावा दिया जायेगा। Vulnerable तथा गैरमोटरीकृत सड़क उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा हेतु पैदल ओवरब्रिज तथा अन्य साधन उपलब्ध कराए जाएंगे।

राज्य सड़क सुरक्षा प्रशिक्षण सह अनुसंधान एवं विकास केन्द्र (SRSTRDC) नवीन मानकों, दिशा निर्देश तथा अनुशंसित प्रेक्टिसेस को स्थापित राष्ट्रीय तथा अन्तर्राष्ट्रीय प्रेक्टिसेस के अनुरूप बनाकर (VRU) की सुरक्षा संबंधी आवश्यकताओं को सुगम बनाना।

9.2.2 पुलिस विभाग

कमज़ोर सड़क उपयोगकर्ताओं का सुरक्षित सड़क उपयोग की प्रेक्टिसेस के संबंध में जागरूकता का स्तर बढ़ाने हेतु स्वैच्छिक संगठनों को प्रोत्साहित करना।

9.2.3 शिक्षा विभाग

शालेय छात्र सड़क उपयोगकर्ता के रूप में सर्वाधिक जोखिम भरे होते हैं। स्कूल तथा स्वैच्छिक संगठनों को उनके साथ काम कर उनका जागरूकता का स्तर बढ़ाना तथा संभावित दुर्घटनाओं को बचने की शिक्षा प्रदान करना।

10. स्तम्भ-VIII: यातायात प्रवर्तन

10.1 नीति कथन

देश की सड़क दुर्घटनाओं तथा दुर्घटना मृत्यु में मध्यप्रदेश को सर्वाधिक संख्या वाले प्रदेशों में एक होने का दुर्भाग्यपूर्ण स्थान प्राप्त है। यातायात व परिवहन के सर्वांगीण विकास से इस चलन में बदलाव ले जाने की जरूरत है। यातायात चिन्हों तथा सिग्नलों का उपयोग अधिक संख्या में किया जावेगा। एडवांस ट्रेफिक मैनेजमेंट सिस्टम तथा इंटेलीजेंट ट्रेफिक सिस्टम के साथ एडवांस ट्रेफिक सिग्नल सिस्टम जिसमें Red Light Violation Detection (RLVD) तथा आटोमेटिक नंबर प्लेट रीडर (ANPR) की सुविधा मौजूद हो को चरणबद्ध तरीके से अपनाया जाकर यातायात विधि प्रवर्तन को मजबूत बनाया जाएगा। यातायात तथा परिवहन कार्मिकों की संख्या में वृद्धि तथा रोड पेट्रोलिंग का नेटवर्क बनाया जावेगा।

10.2 नीति कियान्वयन हेतु रणनीति

10.2.1 परिवहन एवं पुलिस विभाग

10.2.1.1 अंतर्नगरीय, एकीकृत, रियल टाइम समाधान तथा नगर कमांड तथा कंट्रोल रूम आधारित यातायात प्लान को प्रथम चरण में भोपाल, इंदौर तथा उज्जैन में लागू किया जावेगा। संपूर्ण यातायात प्रबंधन समाधान हेतु सबसे अच्छी उपलब्ध टेक्नालॉजी के इंटेलीजेंट यातायात प्रबंधन को कियान्वित किया जावेगा। इसमें पदयात्री सुरक्षा, स्मार्ट यातायात सिग्नल, एडवांस सूचना सिस्टम, आपातकालीन वाहनों को प्राथमिकता, टेक्नालॉजी आधारित सूचना सिस्टम, स्मार्ट पार्किंग सिस्टम आदि उपलब्ध होंगे। अंतर्नगरीय यातायात समाधान हेतु PPP तथा BOT की संभावना तलाश की जावेगी।

10.2.1.2 ऐसे नगर जिनकी जनसंख्या 50000 या अधिक है या जहां धार्मिक/अन्य

कारणों से बड़ी संख्या में लोग एकत्र होते हैं में यातायात तथा परिवहन कार्मिकों की संख्या में वृद्धि की जावेगी। इन नगरों में 5 से कम यातायात पुलिस नहीं होगी।

10.2.1.3 म0प्र0 राज्य हेतु मोटरयान अधिनियम 1988 के दण्डात्मक प्रावधानों की समीक्षा तथा संशोधन कर इसे वास्तविक तथा प्रभावी बनाना – परिवहन विभाग एकट में उल्लंघन हेतु दण्ड के विभिन्न प्रावधानों की समीक्षा कर प्रभाव में लायेगा।

10.2.1.4 ओवरलोडिंग से सड़क को क्षति होती है अतः “लोक संपत्ति को क्षति” में परिवहकर्ता पर आपराधिक प्रकरण की कार्यवाही हो।

10.2.1.5 हेलमेट पहनने से किसी प्रकार की छूट नहीं दी जानी चाहिए तथा इसे सही तरीके से बांधने हेतु जागरूकता लायी जावे। इसी प्रकार चालक तथा अगली सीट के यात्री के लिये सीट बेल्ट लगाना भी अनिवार्य किया जावे।

10.2.1.6 नशे की हालत में वाहन चालक – यद्यपि धारा 185 मोटर व्हीकल एकट में इस उल्लंघन हेतु 2000 रुपये तक अर्थदण्ड या/और 6 माह के कारावास का प्रावधान है पर आमतौर पर वाहन चालक मात्र अर्थदण्ड से दण्डित किये जाते हैं। प्रवर्तन एजेंसियों, अदालतों से इस बात की याचना करें कि गंभीर प्रकरणों में कारावास की सजा देकर नशे में वाहन चलाने को हतोत्साहित किया जा सकता है।

10.2.1.7 समस्त यातायात उल्लंघनों का डाटाबेस – मोटर व्हीकल एकट में प्रथम उल्लंघन हेतु पृथक दण्ड है तथा पश्चात्वर्ती उल्लंघन हेतु पृथक अतः राज्य में यातायात नियमों के उल्लंघन तथा अभियोजन का मजबूत डाटाबेस तैयार किया जावे।

10.2.1.8 वाणिज्यिक वाहनों में अनिवार्य रूप से GPS लगाना— सभी वाणिज्यिक वाहनों में अनिवार्य रूप से GPS इंस्टाल किये जाते यह वाणिज्यिक वाहनों के दुरुरप्योग को रोकेगा तथा दुर्घटना की स्थिति में वाहन की लोकेशन प्रदान करेगा।

10.2.1.9 क्षमता से अधिक यात्रियों वाले लोक वाहनों की सख्त चेकिंग – सभी परिवहन एवं यातायात पुलिस कर्मी लोक वाहनों में सीमा से अधिक यात्री ढोने पर सख्त चेकिंग करेंगे। उल्लंघन करने वाले वाहनों को रोककर सड़क में ना चलने देना सुनिश्चित किया जाये। परिवहन विभाग क्षमता से अधिक यात्री ढोने के अपराध की पुनरावृत्ति होने पर वाणिज्यिक वाहनों के परमिट निरस्त कराने की कार्यवाही करेंगे।

10.2.1.10 टेक्नालॉजी के उपयोग से सड़क उपयोगकर्ता से संपर्क – सभी नगरों की पुलिस की सड़क उपयोगकर्ता से उचित माध्यम से संपर्क करना चाहीए। यह परामर्श दिया जाता है कि सभी लोक संपर्क के विभाग जैसे पुलिस,

परिवहन को सड़क उपयोगकर्ता से जीवंत संपर्क रखना चाहिए। इस हेतु SMS अलर्ट सेवा, 24X7 हेल्पलाइन तथा बिलबोर्ड द्वारा सूचना की जानी चाहिए।

10.2.1.11 परिवहन तथा यातायात कार्मिकों को आधुनिक यातायात प्रवर्तन उपकरण दिये जाने चाहिए।

10.2.2 नगरीय विकास तथा पर्यावरण विभाग

नगरीय क्षेत्रों में सुरक्षा मानकों के सुधार हेतु विभाग नगरीय स्थानीय संस्थाओं के सहयोग से निम्न प्लान/रिपोर्ट तैयार करेगा।

10.2.2.1 यातायात सूचना प्रबंधन कंट्रोल सेंटर (TIMCC) को स्थापित करने हेतु पाइलट प्रोजेक्ट के रूप में दो बड़े शहरों का डी. पी. आर. तैयार करेगा।

10.2.2.2 TIMCC इलेक्ट्रानिक प्रवर्तन, रिमोट निगरानी तथा यातायात के वैज्ञानिक प्रबंधन का प्रोन्त टूल है जिससे नगरीय क्षेत्रों में दुर्घटना में कमी आएगी। दो बड़े शहरों में सफलतापूर्वक कियान्वयन के पश्चात इसे अन्य स्थानों पर भी विस्तार किया जावेगा।

10.2.2.3 प्रारंभ में चार नगरों हेतु सड़क सुरक्षा पर व्यापक जोर हेते हुए CMP (Comprehensive Mobility Plans) तैयार करना।

10.2.2.4 अतर्नगरीय यातायात प्रबंधन हेतु पुलिस तथा नगरीय विकास एवं पर्यावरण विभाग मिलकर कार्य करेंगे।

10.2.3 सड़क निर्माण विभाग

10.2.3.1 नवीन सड़क निर्माण परियोजनाओं में राष्ट्रीय तथा अन्तर्राष्ट्रीय मानकों का निर्माण एवं सुरक्षा प्रावधान होंगे।

10.2.3.2 सड़क इंजीनियरिंग में सुधार –सड़कों के विनियत भाग में ऐसे स्थान जहां अधिक संख्या में दुर्घटना/मृत्यु कारित हुई हैं का अनिवार्य निरीक्षण परिवहन विभाग के अधिकारियों, यातायात पुलिस, स्थानीय पुलिस, सड़क अनुरक्षण एजेंसी के अधिकारी करें तथा सड़क इंजीनियरिंग में इन भागों के लिये प्रभावी सुधार करें।

10.2.3.3 बस्ती के निकट गति नियंत्रण उपाय— अनेक बस्तियों में सड़क के एक ओर से दूसरी ओर जाने की सुविधा की जरूरत है। इन स्थानों में अनेक पदयात्रियों की मृत्यु सड़क पार करने की अपर्याप्त सुविधा के कारण होती है। राजमार्ग निर्माण के समय सड़क पार करने के पर्याप्त उपकरण जैसे सेन्ट्रल वर्क, रेलिंग तथा राजमार्ग के दोनों ओर जाली लगाना चाहिए।

10.2.3.4 लंबी दूरी के वाहन चालकों हेतु सड़क किनारे सुविधा – अधिक कार्य के कारण तनाव व फटींग के कारण दुर्घटनाएं होती हैं। प्रत्येक 50 किमी⁰ के भाग में सड़क किनारे वाहन चालकों को विश्राम तथा तरोताजा करने हेतु सुविधाओं का सृजन किया जावेगा। परिवहनकर्ताओं को इस बात के लिये शिक्षित करना कि वाहन का परिचालन का टाइमटेबल युक्तियुक्त हो तथा यह टाइमटेबल वाहन चालकों को बिना नींद पूरी किये कई घण्टों तक वाहन चलाने को मजबूर न करें।

10.2.4 गृह विभाग

गृह विभाग द्वारा एक नई वार्षिक पुरस्कार योजना प्रारम्भ की जायेगी जिसमें रूपये 1 करोड़ का पुरस्कार उस जिले को दिया जावेगा जिसमें गत वर्ष में कोई दुर्घटना नहीं हुई हो या अत्यल्प संख्या में दुर्घटना हुई हो। इसे प्रदेश का सर्वोत्तम सड़क सुरक्षा जिला कहा जायेगा। यह मुख्यमंत्री उत्कृष्ट सड़क सुरक्षा जिला पुरस्कार कहलायेगा, इस राशि का उपयोग सड़क सुरक्षा बढ़ाने के कार्यों में किया जायेगा।

11. स्तम्भ-IX: सड़क दुर्घटना आपातकालीन चिकित्सा सेवा

11.1 नीति कथन

11.1.1 राज्य सरकार कठिबद्ध है कि राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा नीति के अनुसार सभी दुर्घटना से जुड़े हुए व्यक्तियों को त्वरित तथा प्रभावी द्रामा केयर तथा प्रबंधन उपलब्ध कराया जाये।

11.1.2 माननीय उच्चतम न्यायालय के सड़क दुर्घटना के पीड़ित को आपातकालीन केयर के अधिकार के संबंध में निर्देश के प्रति जागरूकता लाने से समाज में सुधार आयेगा तथा सभ्य नागरिक जो सड़क दुर्घटना के पीड़ित की मदद करते हैं को विधिक सुरक्षा उपलब्ध करायी जायेगी।

11.1.3 राष्ट्रीय एकता सुधार आयोग (NHRC Annual Report 2004-2005) में सुझाव दिया है कि सड़क दुर्घटना के पीड़िता को Golden Hour (स्वर्णिम घण्टे) में सुनिश्चित उपचार देने हेतु राष्ट्रीय व राज्य राजमार्गों पर निकट प्रत्येक 50 किमी⁰ पर आपातकालीन हेल्थ सेंटर सुविधा उपलब्ध होनी चाहिए।

11.2 नीति क्रियान्वयन हेतु रणनीति

11.2.1 स्वास्थ्य विभाग

11.2.1.1 EMS (आपातकालीन चिकित्सा सेवा) के संबंध में जागरूकता में सुधार।

11.2.1.2 बुनियादी फर्स्ट एड कौशल आम जनता को प्रदान किया जाये।

11.2.1.3 पर्याप्त संख्या में फर्स्ट रिस्पांस एम्बुलेंस तैनात की जाये।

11.2.1.4 फर्स्ट रिस्पांडर, तथा विभिन्न प्रकार की एम्बुलेंस के लिये न्यूनतम आवश्यकता बताने वाला राज्य एम्बुलेंस कोड बनाया जाये।

11.2.1.5 गवर्नर्मेंट ऑफ इण्डिया के गाईडलाइन के अनुसार ट्रामा केयर सेंटर निर्मित किये जायें।

11.2.1.6 उच्च यातायात सड़कों पर प्रत्येक 50 किमी⁰ के भाग हेतु एक एम्बुलेंस तैनात की जाये।

11.2.1.7 बुनियादी ट्रामा केयर को लेकर अत्याधुनिक तृतीयक केयर तक अस्पताल आधारित आपातकालीन केयर को मजबूत बनाया जाये। ये सभी अस्पताल पूर्व एम्बुलेंस केयर से नेटवर्क से जुड़े रहें ताकि (Golden Hour) में रास्ते में अथवा अस्पताल में केयर की जा सकें।

11.2.1.8 राज्य ट्रामा सिस्टम योजना – एक राज्य ट्रामा सिस्टम योजना विकसित की जावेगी जिसमें ध्यान रखा जावेगा।

- क्रेश के पश्चात रिस्पांस 8–10 मिनट में सुनिश्चित किया जाये।
- शासकीय/निजी अस्पतालों की मौजूदा एम्बुलेंसों को प्रतिपूर्ति मॉडल की सहायता से उपयोग किया जाये।
- जमीनी EMS सेवा को जहां भी आवश्यकता हो वहां वायुयान-एम्बुलेंस सेवा से रिफरल सेंटर को भेजा जा सकें।

11.2.2 पुलिस विभाग

11.2.2.1 डायल 100 : हाइवे पेट्रोलिंग तथा एम्बुलेंस के बीच समन्वय

11.2.2.2 RARSS (सड़क दुर्घटना, रिलीफ सेवा योजना) Crash Rescue Vehicle (CRV) जो हाइड्रोलिक रेस्क्यू टूल को एक्सट्रिकेशन, अग्नि शामक यंत्र (ABC टाइप) हाइड्रोलिक टोइंग आर्म युक्त तथा रोड क्लीयरिंग यंत्र उपलब्ध कराया जायेगा।

11.2.2.3 आगामी 10 वर्षों में एम्बुलेंस, क्रेन आदि का दुर्घटना स्थल पर पहुंचने का रिस्पांस टाइम 30 मिनट से घटाकर 10 मिनट किया जायेगा।

उक्त नीति पर आवश्यक परिवर्तन करने के लिए गृह विभाग अधिकृत है।

No.F.3-40/2015/B-3/2, Government of M.P. Hereby enunciates "Madhya Pradesh State Road Safety Policy 2015" as follows :-

Madhya Pradesh State Road Safety Policy 2015

Road Safety being a multi sectoral and multidimensional issue, the government of Madhya Pradesh has adopted a multipronged strategy to address the issue of road safety. **Our slogan is – “Road Safety for No Accidents”.** The goal of Road Safety is proposed to be achieved through the golden formula of the 4 Es of Road Safety i.e. (1) Education (2) Engineering (roads) (3) Enforcement and (4) Emergency Care.

1. VISION

Provide a safe road network for all road users, with priority to pedestrians and cyclists, to achieve zero road accident fatalities.

Recognise road safety as a core transport service attribute in an integral fashion.

2. MISSION

Reduce ratio of road accidents by 50 % and fatalities by 50 % by the end of year 2020.

Make the state a front achiever, for the '**Proclamations 2011-20**' as **The Decade of Action for Road Safety**, by the United Nations.

3. Pillar-I: RAISING AWARENESS ABOUT ROAD SAFETY

3.1 Policy Statement

The state government will make concerted efforts to raise the awareness among road users and road makers, about road safety.

Road Safety Awareness (RSA) and Road Safety Education (RSE) to shed their urban-centric bias and will address the issues and challenges in the rural and remote areas equally. Therefore, the content, emphasis, medium and focus to be inclusive to cater to different strata of society and across regions.

3.2 Strategy to Implement Policy

A synergised approach would be adopted to implement strategies by various departments.

3.2.1 Education Department

- 3.2.1.1 Imparting safety education to students - Road Safety Education (RSE) should begin from childhood. If safety awareness is imparted in childhood, safety will become a habit and a way of life.
- 3.2.1.2 Road safety education program will become mandatory part of the curriculum in schools and colleges.
- 3.2.1.3 Conduct road safety awareness training programs for teachers.
- 3.2.1.4 Road safety awareness training to be given to the school bus and van drivers periodically.

3.2.2 Public Relations Department

- 3.2.2.1 Road Safety Education (RSE) should be expanded to cover a range of activities and road users in both urban and rural areas of all age groups.
- 3.2.2.2 Regular and frequent use of TV/Radio/Print/Film Slides outdoor advertising media to propagate Road Safety messages like use of Seat Belts, Helmets, not using mobile while driving etc.
- 3.2.2.3 Playing slides and films in cinema halls, malls and other places of public gatherings.

3.2.3 Transport Department

- 3.2.3.1 The attitude and behaviour of drivers plays a major role in road safety, the training will target its improvement.

- 3.2.3.2 The data indicates that around 80 percent of the accidents are caused due to the driver's fault. One critical and immediate issue is to target awareness of all drivers and particularly heavy vehicle drivers, most of whom are illiterate.
- 3.2.3.3 Due to rise in consumption culture a large number of accidents are caused by reckless driving, not to forget increasing rise in road rage cases in cities. This calls for targeting youth for road safety education.
- 3.2.3.4 The formal training programmesshould include refresher training programmes as a condition for the renewal of any licence and up gradation to drive heavy vehicle.
- 3.2.3.5 Train and raise awareness level of road transport personnel engaged in regulation of road transport sector, organisations maintaining large fleet of buses, cars, road freight carriers.
- 3.2.3.6 The driver training and qualification program for licencing will be modified to include first aid training as a compulsory component and meet the changing profile of vehicles based on latest technology.

3.2.4 Police Department

- 3.2.4.1 The training module of all police and traffic personnel should include road safety education and first aid skills.
- 3.2.4.2 Educate Traffic Wardens, NSS and NCC cadets.
- 3.2.4.3 **Celebrity Endorsement** – Enlist the services of celebrities to increase the impact of message fortraffic rules compliance and road safety awareness. Utilize the media of cinema halls, print and electronic media,short films, slides and messages on TV/Print media outdoor advertising be shown to promote good road behaviour.
- 3.2.4.4 A wide spectrum of training modules should be designed with the help of professional agencies utilising road safety fund to cater to the needs of various strata of civil society, NGOs, organisations maintaining large fleet of buses cars, road freight carriers. So that the newer challenges brought by the service aggregators of taxi and otherscan be adequately addressed.
- 3.2.4.5 Awareness of slow moving vehicle owners, cyclists and other people in the rural areas will be exposed to better practices, such as using lights at night, reflectors, etc
- 3.2.4.6 Organise two state level Annual Conferences on Traffic Safety in collaboration with various academic and research institutions.

- 3.2.4.7 Run outreach program for community participation to involve different sections of community members in spreading awareness about road safety.
- 3.2.4.8 Plan and organise traffic weeks twice every year in all districts in systematic and organised manner utilising road safety fund.

3.2.5 Road Construction Agencies

- 3.2.5.1 Plan and enforce installation of cautionary & warning signages.

3.2.6 Urban Administration Department

- 3.2.6.1 Plan and display Road Safety slogans on hoardings at strategic locations of the urban area to spread road safety awareness.
- 3.2.6.2 To develop plans for installation, operation and maintenance of Signalling and Signage for town roads and implement them.

3.2.7 Health Department

- 3.2.7.1 Train doctors, paramedics, nurses and persons involved in evacuation and post-accident care for road safety.
- 3.2.7.2 Spread awareness in civil society, NGOs for the importance of golden hours for the accident victim's rescue and recovery.

4. Pillar-II: PROVIDING ENABLING LEGAL, INSTITUTIONAL & FINANCIAL ENVIRONMENT FOR ROAD SAFETY

4.1 Policy Statement

- 4.1.1 **State Level Traffic Management Centre** will be established which would be integrated with city, district and highways traffic management centres. It will integrate traffic signal based traffic management system available at local traffic control rooms of different road agencies and at various places. So that they work in a coordinated manner to obtain the desired results. In future bigger cities to have pan city and other districts to have pan district traffic plans based on their local command and control centres. The CCTV footage will be analysed and used for this purpose.

4.1.2 State level 'State Road Safety Training Cum Research & Development Centre' will be established. Home department will prepare Detailed Project Report (DPR) and take necessary action.

4.1.3 'State Road Safety Fund' (SRSF), will take care of Road Safety awareness measures, better equipping traffic police and transport department.

4.1.4 As per the provisions of section 215 of Motor Vehicles Act 1988, state government has notified the constitution of 'State Road Safety Council' on 23-5-2015. Honourable C.M. of the State is the Chairperson.

4.1.5 **State Road Safety Executive Committee** has been constituted on 23-5-2015. The Additional Chief Secretary, Home is the Chairperson. As a head of this Committee, ACS(Home) to Coordinate, Monitor and supervise the overall progress of the work related to Road Safety Policy of Madhya Pradesh, at State Level. The Committee will have quarterly meetings. All the departments will prepare their annual action plan for road safety measures enforcement and training. The progress will be monitored in the meeting.

4.1.6 The 'District Road Safety Committees' have been formed by the government on 5 May 1988. Coordination and Monitoring of the work done by Departments / Implementation Agencies towards Road Safety Policy 2015 will be done by District Magistrate/Collector in respective Districts and supervised by Divisional Commissioner of respective Divisions. Quarterly meetings of District Committee will be held. All the departments will prepare their annual action plan for road safety measures enforcement and training. The progress will be monitored in the meeting.

4.1.7 At Division, there would be a Division Level Committee to Coordinate, Monitor and Supervise implementation of Road Safety Policy. This Divisional Committee would comprise of following:

1. Divisional Commissioner	-	Chairman
2. Inspector General of Police	-	Co-Chairman
3. Divisional Level Officers of other Road Construction Departments	-	Members
4. Regional Jt Director (Health)	-	Member
5. Divisional Transport Officer	-	Member Secretary

The Divisional Committee will have quarterly meetings to review implementation of Road Safety Policy of districts under their jurisdiction.

4.2 Strategy to Implement Policy

4.2.1 Home Department

4.2.1.1 Setup the State level 'State Road Safety Training Cum Research & Development Centre'(SRSTRDC) which would be an interdisciplinary multidimensional institute with specialists drawn from Construction Agencies, Planning & Executing Agencies, Urban Development, Police, Transport Department, IT, Public Relations and Education Department.

The institute would perform the following tasks:

4.2.1.1.1 Research for improving the road safety – a 'State Accident Prevention Committee' will be formed in SRSTRDC comprising of relevant departments and civil society. It will travel throughout the state to identify Hot-Spots (Multi-accident Points) on State Highways and other roads and suggest remedial measures.

4.2.1.1.2 Adopting National and International road construction and safety norms - The 'State Road Safety Norms' will be formulated by SRSTRDC within 3 months of the adoption of this policy and circulated to all road construction departments for compliance.

4.2.1.1.3 SRSTRDC will carry out 'Road Safety Audits' of all the major roads of the state, in a phased manner. In the first phase Bhopal-Indore and the connecting roads of Ujjain will be taken up. This work will be taken up with the help of academic institutions like IIT Indore, MANIT, other engineering colleges and professional agencies.

4.2.1.1.4 Enhancing the skill set and knowledge of availability of advanced traffic management systems tools and techniques with the enforcement agencies like Police and Transport.

4.2.1.1.5 Sponsoring Research Projects and studies for various road safety measures.

4.2.1.1.6 Conducting training for planners, engineers, transport/urban officials and traffic police.

4.2.1.1.7 Coordinate with National and International specialist/research institutes like Central Road Research Institute (CRRI) of CSIR, Govt. of India, Road Safety Research in ASIAN Region of World Bank etc. to promote the best practices in the field of road construction, and road safety enforcement.

4.2.1.2 'Strengthening State Road Safety Fund' (SRSF)

- 4.2.1.2.1 Hundred percent of the **Compounding Fees** of traffic violations collected by traffic police will be contributed to this fund.
- 4.2.1.2.2 Companies making profit out of business of road transport and mobility, will be invited to invest in road safety as part of their **Corporate Social Responsibility**, and/or marketing and public relations strategies. For example, Shell India has established the Shell Foundation and Volvo of Sweden the Volvo Foundation to support road safety activities. Similarly, voluntary contributions from banks, insurance companies, automobile companies, tyre companies, private hospitals and other philanthropic groups will be invited.
- 4.2.1.2.3 International funding and central government contribution.

4.2.2 Road Construction Department

Madhya Pradesh Road Development Corporation has been appointed as the State Highway Authority by the Government of Madhya Pradesh under section 4 of the MP Rajmarg Adhiniyam, 2004. Section 12 of the Adhiniyam 2004 says that the State Government may, by notification, in the official Gazette fix or modify with respect to such highway, the highway boundaries, the building line and the control line with a view to demarcate the area appurtenant to a highway in order to regulate the use of such area. Road Construction Department would plan to utilise this clause for improving road safety on highways.

4.2.3 Urban Development and Environment Department

- 4.2.3.1 Notify speed limits in different parts of the town and publicise.
- 4.2.3.2 Formulate Advertisement Policy including Hoarding Management System with focus on Road Safety.
- 4.2.3.3 Formulate Parking Policy, which will act as a Travel Demand Management tool, reducing personal vehicular traffic on roads and thereby having impact on the Safety Standards of Urban Areas.

5. Pillar-III: ROAD SAFETY INFORMATION DATABASE

5.1 Policy Statement

The State government will take all measures for improving data collection by various stake holders and make provision for central data collection centre. The data gathered by various departments will be collected, collated and made interoperable and shared in the real time basis.

5.2 Strategies to Implement Policy

5.2.1 Home Department

5.2.1.1 The 'State Road Safety Training Cum Research & Development

Centre'(SRSTRDC) will prepare architecture and template for the concerned departments in which data will be gathered by them. The '**Road Accident Data Management System'(RADMS)** will be developed for comprehensive and accurate collection and dissemination of data. Also the storage and facility for video analytics.

5.2.1.2 Improving data reporting system - Our data collection system will be reformed and strengthened to capture the aggregated data on the causes of the accident, such as driver's fault; bad or ill designed roads, etc.

5.2.1.3 Services of a multidisciplinary team will be enlisted to visit the accident site and undertake a detailed analysis of causes and report in designed format.

5.2.2 Department of Science & Technology

5.2.2.1 The Department of Science & Technology will host central integrated data base in SRDH (State Resident Data Hub) which will have data of all departments connected with '**Road Safety', 'Road Construction'** '**Enforcement**' and '**Emergency Care**'. With proper protocol, provide easy access of the database to stake holding departments like Police, Transport, Education, Public Relations, Road Construction departments etc. for their informed decision making.

6. Pillar-IV: SAFER ROAD INFRASTRUCTURE

6.1 Policy Statement

6.1.1 The state will undertake steps to promote knowledge of planning for road safety norms at state, city/towns and district levels. Safety conscious planning and design of road & road network will be encouraged to undertake new as well as up gradation and rehabilitation of existing roads.

6.1.2 New measures will have inclusion of the state-of-art '**Advanced Traffic Management System' (ATMS)**' consisting of pan citySmart Traffic Signals, Emergency Vehicle Prioritisation, Advanced Information System (based on Artificial Intelligence), Emergency call Boxes, Variable Messages Signs, CCTV's, Speed Recording Cameras, Traffic counters cum Classifiers, Stopping Sight Distance, Signage, Pedestrian, Railing, Crash Barrier, Cats-Eye, Edge Marking, Lane Marking, Rest Areas, Proper Lighting, Service Road, Under Passes, Fly overs, Way side Amenities, 50 Kms Road Grid Patrolling, Emergency Care, Breakdown Services etc.

6.2 Strategies to implement Policy

6.2.1 Home Department

6.2.1.1 The '**State Road Safety Training Cum Research & Development Centre**'(SRSTRDC) will formulate a template of '**Road Safety Measures**' which will be made mandatory for all road construction agencies to incorporate in the **Detail Project Report (DPR)**of all proposed new and rehabilitation road schemes.

6.2.1.2 '**Road Safety Audit**' will be conducted as a '**Standard Practice**'for all roads of the state. For conducting road safety audits, the services of academic institutions of the state will be enlisted.

6.2.2 Road Construction Departments

The road construction department and agencies.

6.2.2.1 **Public Works Department (PWD), Road Development Corporation (RDC), Rural Development, Urban Development & Environment Department (UDED)**will implement road safety audit reports in a time bound manner.

6.2.2.1.1 Develop Model for Road Infrastructure and Road Safety

6.2.2.1.2 The work on developing state-of-art road infrastructure, road safety framework, road side amenities and regulation of road side activities would be done in a phased manner, as per following plan:

6.2.2.1.3 **Bhopal – Indore Road and All Roads Connecting Ujjain-** In the first phase these stretch of roads will be taken up and developed as sample model roads for the State. The road safety audit will be conducted and its report and recommendations will be implemented in one years' time. These roads will have '**Advanced Traffic Management System**', Patrolling, Emergency Care, Breakdown Services, Speed Calming Measures and other norms as laid down by the '**State Road Safety Training Cum Research & Development Centre**' (SRSTRDC).

6.2.2.1.4 Based on the experiences and learnings gained by the above pilot projects, the road construction departments will make a phased plan for up gradation of existing roads of the state, on the lines of model roads.

6.2.2.1.5 The Concessionaire/operator on the State Highways and other roads will identify relevant agencies wrt rescue, fire, hazardous materials, traffic, police, ambulance, hospitals, alternative routes, clean-ups, etc. and will liaise with them for swift action to keep the road clear.

Road Side Activity Regulation

6.2.2.2 Public Works Department

PWD will regulate the road side activities :– Identify how much area should be left vacant outside the road surface where no commercial/residential activity will be permitted, which kind of shops/commercial establishments can be established in the area beyond the reserved area of the road side and with whose permission. PWD will also formulate guidelines for excavation and digging up of road, storage of construction and building materials (sand,bricks etc) on roads and road side area.

6.2.2.3 Urban Local Bodies (ULBs)

ULBs will work in accordance with the Street Vendors Policy of Madhya Pradesh, in order to remove encroachment on Arterial Roads of Urban Area. ULBs will also work to remove hoardings and objects that obstruct driving or distract drivers. Take effective

measures to remove encroachment on pedestrian paths and make these paths available for their use.

6.2.3 Police and Transport Department

Maximum Enforcement with Minimum Govt. Investment

The government of Madhya Pradesh will implement a model to ensure maximum enforcement with minimum government investment and for this following actions would be taken:

Police Department

- 6.2.3.1 RFP (Request for proposal) will be invited to explore private public partnership projects for pan city or pan districts traffic enforcement where private partner will install maintain and operate enforcement equipment's and machinery on shared revenue basis. Traffic Police to have sufficient number of equipments like alcometer, speed guns, interceptors etc. for detecting traffic violations.**
- 6.2.3.2 e-Challaning- To increase the revenue collection by plugging leakages in the present system new technology based solution like e-Challaning, Contactless Fine Collection System through private partnership will be explored.**
- 6.2.3.3 Red Light Violation Detection (RLVD), Automatic Number Plate Readers (ANPRs) – These systems would be installed to challan red-light violators. This would also generate extra revenue.**
- 6.2.3.4 New Driving Schools - The PPP model will be applied for setting up of new Driving Schools to improve the driving skills of drivers. This will address the main cause of accidents, which is 'Driver's Fault'. It will also create opportunities for new jobs and revenue generation.**
- 6.2.3.5 Enforcement Measures – The government will facilitate setting up of additional enforcement measures such as Pollution Control Testing Centres, Vehicle Fitness Inspection Centres etc. on PPP Model. These new measures will generate new jobs and improve road safety.**
- 6.2.3.6 Improve Training of Drivers - A specialised training on Commercial/Heavy/High Powered Vehicle Driving would be made compulsory for the drivers who want to migrate to Commercial/Heavy/High Powered Vehicle License. The institute setup for delivering these trainings will create new jobs.**
- 6.2.3.7 Revocation and Suspension of Driving Licences – With real-time criminal data sharing facilitated by CCTNS (Crime and Criminal Tracking Network Systems), transport department will effectively**

use various sections of **The Motor Vehicle Act 1988**, - 15 (renewal of driving licences), 16 (revocation of driving licences on grounds of disease or disability), 17 (orders refusing or revoking driving licences and appeals there from), 19 (power of licencing authority to disqualify from holding a driving licence or revoke such licence), 21 (suspension of driving licence in certain cases).

6.2.3.8 Current/Futuristic Trends of Automatic Driven Vehicles – The fast developments in the automotive technology will very shortly place Auto-Driven Vehicles on road. These would not require a driver to drive them. Our futuristic plans must incorporate provisions to support these new developments.

6.2.4 Commercial Tax Department

Drunken driving is one of the major causes of accident. To make effective impact, in a phased manner, the liquor shops on the road network will be removed and relocated beyond the vicinity of 100 meters from roads. The first phase will take up this work in the Bhopal – Indore and connecting roads of Ujjain. For the rest of the state highway roads in the state, similar action will be taken. The new licences for liquor shops will be granted 100 meter away from the roads.

7. Pillar-V: SAFER VEHICLES

7.1 Policy Statement

The state government will take steps to ensure that only safe vehicles ply on the roads and unfit vehicles are weaned away by effective enforcement majors. For this, steps like strengthening institutional mechanisms of enforcement will be made utilising modern technological tools and intelligent traffic systems.

7.2 Strategies to implement Policy

7.2.1 Transport Department

To raise awareness in the society for voluntary periodic inspection as an essential check of road worthiness of vehicle. Increase avenues of inspection by fostering private partnership to setup required number of centres.

Issuance of fitness certificate by Transport Authorities - System of issue of fitness certificate for commercial vehicles will be made more

stringent. Proper checks of commercial vehicles will be carried out before fitness certificate is issued to the vehicle.

7.2.2 Police and Transport Departments

Raise enforcement level through concerted effort and leveraging technology in identifying non inspected and unfit vehicles. Deploy sufficient number of tools like CCTVs, alcometer, Speed Guns and Speed Cameras for checking overspeeding, Weigh-In Motion, Interceptors, and Sign Flashers etc. to ensure that only vehicles complying road safety norms are on the road. For removal of unfit, accidental, overcrowded and overloaded vehicles, provision will be made for sufficient number of cranes through rentals with fixed fees (Thereby encouraging entrepreneurship).

Vehicle Breakdown Services –Private companies will be encouraged to provide vehicle breakdown, repair and removal services in short time, on chargeable basis, to ensure that only fit vehicles remain on the roads.

8. Pillar-VI: SAFER DRIVERS

8.1 Policy Statement

The state will strengthen, modernise, categorise and improve the system of driver licensing. Which will provide for compulsory training through private participation to improve the competence and capabilities of drivers, specially the commercial vehicles. The national level analysis of road accidents has shown that the drivers' fault accounted for 78.8 per cent of total road accidents, 73.7 per cent of the total number of persons killed and 81.1 per cent of the total number of persons injured in road accidents during 2014. This will be one of the key thrust areas of the state policy.

8.2 Strategies to implement Policy

8.2.1 Transport Department

8.2.1.1 New Driving Schools

Setting up of modern driving school with adequate infrastructure, tools and manpower in partnership with automobile manufacturers, private sector participants and NGOs. Make training compulsory for commercial vehicle drivers, encouraging private participants to open training schools and conduct third party audits of training schools.

8.2.1.2 Testing Tracks

Improve testing quality before giving licences to drivers. Set up sensor based computerised tracks to test the driving skills for issue of licenses. Improve capacity and numbers of personnel engaged in this activity. Private partners will be encouraged to set up 'Testing Tracks' and their business will be ensured through making Track Testing compulsory before issuing driving licence.

8.2.1.3 Quality Infrastructures of Driving Schools- These driving schools and Transport Department will be encouraged to use simulators, actual driving tracks to ensure that applicants for a driving licence must be fully conversant with the driving skills before getting licence.

8.2.1.4 Digitization of Driving Licenses- Data of driving licences is digitised, all the transport authorities will be linked up and share data in real time basis to ensure that no person is able to get a driving licence from more than one authority. When driving licence of a defaulter in traffic offence is suspended or cancelled, he should not be able to get driving licence from any other transport authority within the state or outside. For this, cooperation of other states and centre will be taken up.

8.2.1.5 Database of all Traffic Violations - According to Motor Vehicle Act provisions, there is different punishment for first traffic rule violation and for subsequent offences. For the lack of data base of traffic violators prosecution, enhanced punishment is not possible for most of the traffic offences. There is urgent need that data base should be created for every vehicle, every driver and every offence for interlinking the habitual offender and there being enhanced punishments for second and subsequent offences. In the state, this work will be taken up leveraging the capacities created by CCTNS(Crime and Criminal Tracking Network System).

8.2.1.6 Revocation and Suspension of Driving Licences - There is a provision under Motor Vehicle Act under Section 20 that if there is conviction under Section 185, the driving licence of the offender must be suspended. The system of temporary and permanent cancellation of driving licences for multiple traffic violators and those involved in accidents will be introduced. Transport department will take necessary action for it.

9. Pillar-VII: SAFETY FOR VULNERABLE ROAD USERS

9.1 Policy Statement

The design and construction of all road facilities will take into account the needs of vulnerable elderly, children and physically disadvantaged in appropriate manner. The government will seek to disseminate 'best practices' in this regard to town planners, architects, highway and traffic engineers.

9.2 Strategies to Implement Policies

9.2.1 Road Construction Departments

Recognise Vulnerable Road Users (VRUs) like pedestrians, cyclists, differently abled persons, elderly, children and non-motorised road users as being equally important as the motorised vehicles, in the planning, design, construction and operation of roads and to provide for their special needs and requirements. The cycling tracks will be promoted. Measures like pedestrian tracks, foot over bridge and others will be taken to safeguard vulnerable and non-motorised road users.

'State Road Safety Training Cum Research & Development Centre' (SRSTRDC)

Develop new standards, guidelines and recommended practices in line with accepted national and international practices to facilitate safety needs of VRUs.

9.2.2 Police Department

Encourage NGOs to work with Vulnerable Road Users, to raise their awareness for safe road use practices.

9.2.3 Education Department

School Children are one of the most vulnerable road users, schools and NGOs to work with them to raise their awareness of danger and educate them about ways to safeguard themselves against potential accident situations.

10. Pillar-VIII: TRAFFIC ENFORCEMENT

10.1 Policy Statement

State has one of the highest number of accidents and fatalities on the roads in country. This trend needs to be reversed with all round improvement in the way the traffic and transport is managed in the state.

Signalling and Signage will be deployed in greater numbers. 'Advanced Traffic Management Systems' and 'Intelligent Traffic Systems' with Advanced Traffic Signal System having inbuilt facility of Red Light Violation Detection(RLVD) and Automatic Number Plate Reader (ANPR) will be adopted in phased manner to strengthen traffic law enforcement. A network of 'Road Patrolling' and increasing the number of transport and traffic personnel will be made.

10.2 Strategies to implement Policy

10.2.1 Transport & Police Department

- 10.2.1.1 Pan city, integrated, real time solutions and city command and control room based traffic plan will be enforced in the first phase in the cities of Bhopal, Indore and Ujjain. Best available technology of intelligent traffic management would be deployed to offer comprehensive traffic management solutions as enumerated at 6.1.2. For pan city traffic solution PPP and BOT models will be explored.
- 10.2.1.2 Transport and Traffic people's number will be increased to improve their presence in towns having more than 50,000 population or are important due to religious and other reasons of big gathering. These towns will have presence of Traffic Police not less than 5 persons.
- 10.2.1.3 **Review and Revise the Penalty Provision in Motor Vehicles Act 1988 for the State to make it More Effective & Realistic** –The Transport Department will review the penalty provisions for violation of different sections in the Act and come up with realistic proposal to keep the deterrence effect.
- 10.2.1.4 As overloading leads to damage to the roads there should be criminal case under the provisions of **Damage to Public Property Act** against the transporter.
- 10.2.1.5 There should be no exemption in wearing of helmet and awareness should be created that helmet should be properly strapped by the road users. Similarly, wearing of seat belt should be compulsory for the driver and the front passenger.
- 10.2.1.6 **Drunken Driving** - Section 185 of Motor Vehicle Act provides for the penalty of violation of this rule, punishable with a fine of Rs. 2,000 or 6 months imprisonment. Mostly, the drivers are being punished by fine only. All enforcement agencies may impress upon the courts of the concerned courts that in graver cases of drunken driving, imprisonment must be provided to discourage drunken driving.

- 10.2.1.7 **Database of all Traffic Violations** - State will have robust database of traffic rule violation and prosecution, to be utilised in new cases. Data base will be created for every vehicle, every driver and every offence for interlinking the habitual offender thereby ensuring enhanced punishment for second and subsequent traffic offences.
- 10.2.1.8 **Encourage installation of GPS in Commercial Vehicles** - There should be compulsory GPS devise installation in all commercial vehicles. This will check misuse of commercial vehicles, facilitation in locating them in case of untoward accidents.
- 10.2.1.9 **Strict checking of overcrowded passenger vehicles** - All Transport and Traffic Police will conduct strict checking of overloading of passenger vehicles. Steps will be taken to stop violators and take them out of road. New provision of cancellation of permit of commercial passenger vehicles of repeated offence of overcrowding will be made by Transport Department.
- 10.2.1.10 **Use of Technology for interacting with road users** - Every city police should start interacting with road users through proper mediums. It is suggested that all public utility department like Transport Department, Traffic Police must have constant interaction with road users. For this, facilities like SMS alert service, 24x7 helpline and information billboards will be widely utilised.
- 10.2.1.11 Modern traffic enforcement equipment will be given to transport and traffic personnel.

10.2.2 Urban Development & Environment Department

To improve Safety Standards in Urban Areas, the UD&E Department, in association with Urban Local Bodies (ULBs) will prepare following Plans/Reports:

- 10.2.2.1 Detailed Project Report for setting up Traffic Information Management Control Centre (TIMCC) in two big cities, as pilot project, to begin with.
- 10.2.2.2 TIMCC is a sophisticated tool to ensure electronic enforcement, remote surveillance and scientific management of traffic thereby reducing the accidents in Urban Areas. After successful implementation of TIMCC pilot project in two cities, it would be rolled out in other places.
- 10.2.2.3 Prepare 'Comprehensive Mobility Plans' (CMPs) for four cities to begin with, with a major emphasis on Road Safety.

10.2.2.4 Police and UD&E Department will work in collaboration for pan city traffic management.

10.2.3 Road Construction Department

10.2.3.1 The new SH road projects will include SRSTRDC provided standards of construction and road safety measures and traffic management systems as enumerated at 6.1.2 shall be provisioned in projects.

10.2.3.2 **Improvement of Road Engineering**-There should be compulsory inspection by Transport Department officials, Traffic Police, local police, road maintaining agency officials of scenes of multiple deaths or multiple accidents on particular stretches of roads for effective improvement of road engineering on these stretches.

10.2.3.3 **Speed Calming measures on Highways near inhabited areas**- A large number of habitats require facilities to crossover from one side to other. There is insufficient facility for people to crossover from one side to other as a consequence of which large number of pedestrian deaths are taking place in these areas. During construction of highways, there should be sufficient provision of crossover, sufficient safety devices like central verge, railing, and grills on both sides of the highways.

10.2.3.4 **Wayside amenities for long distance drivers**-Accidents generally happen due to fatigue and over work. Wayside amenities for rest and recuperation will be created after the stretch of every 50 kms of road length. Transporters need to be educated to have a reasonable schedule of movement of vehicle which will not force drivers to drive long hours without sleep and rest.

10.2.4 Home Department

Home department will start a '**New Scheme of Financial Reward and Incentive**'. In the scheme, award of Rs 1 crore will be awarded to the district with no/least accidents as award for best performing road safety district every year. It will be named "**CM's Award for Best Road Safety Distt.**"

11. Pillar-IX: EMERGENCY MEDICAL SERVICES FOR ROAD ACCIDENTS

11.1 Policy Statement

11.1.1 As per the National Road Safety Policy, the state government is committed to ensure that all persons involved in road accidents benefit from speedy and effective trauma care and management.

11.1.2 The awareness regarding Hon'ble Supreme Court of India's directives regarding the Right to Emergency Care for Road Transport Accident (RTA) victims will improved in the society & the legal protection available to good Samaritans who offer help to a RTA victim.

11.1.3 The National Human Rights Commission (NHRC Annual Report – 2004-2005), has recommended that, **Emergency Healthcare Facilities** should be present at every **50 kms** along/near the national & state highways to ensure definite care to a RTA victim in the Golden Hour.

11.2 Strategies to Implement Policy

11.2.1 Health Department

11.2.1.1 Awareness about the Emergency Medical Service (EMS) System will be improved.

11.2.1.2 The general public will be encouraged to get basic first aid skills.

11.2.1.3 Adequate number of First Response Ambulances will be deployed.

11.2.1.4 'State Ambulance Code' will be made to specify the minimum specifications for various types of Ambulances, First Responder etc.

11.2.1.5 Develop Trauma Care Centres as per GoI guidelines.

11.2.1.6 Deploy one ambulance for every 50 Kms of road stretch in high traffic roads.

11.2.1.7 Hospital based emergency care will be strengthened from basic trauma care to advanced tertiary care, all networked with pre-hospital care ambulances so as to provide care during transit and hospitalisation within the golden hour.

11.2.1.8 **State Trauma System Plan** - A 'State Trauma System Plan' will be developed. It will address:

- o Improve crash response time.
- o Existing ambulances of both Govt. & Private Hospitals supported by a reimbursement model be deployed.
- o Wherever required, the ground EMS Services should be supported by **Heli-Ambulance Service** for transfer to referral centres subject to availability of resources.

11.2.2 Police Department

- 11.2.2.1 Synergy between DIAL-100,108 highway patrolling vehicles and ambulances.
- 11.2.2.2 **Road Accident Relief Services Scheme (RARSS)** - Crash Rescue Vehicles (CRVs) equipped with 'hydraulic rescue tools for extrication', fire extinguisher equipment (ABC Type), hydraulic towing arm & road clearing equipment will be provided.
- 11.2.2.3 The response time of 30 minutes for the Ambulances, Cranes, etc. to reach the site will be reduced to 10 minutes over a period of 10 years.

Home Department is authorised to make changes in the policy.

मध्यप्रदेश के राज्यपाल के नाम से तथा आदेशानुसार,
देव प्रकाश गुप्ता, सचिव.